

W Pracy doktorskiej określone zostanie w jaki sposób zmiany założeń dotyczące poszczególnych komponentów dostępności transportowej mają wpływ w mieście charakteryzującym się specyficznym rozkładem źródeł i celów podróży na zmiany dostępności dzielnic (osiedli) miasta:

- transportem indywidualnym i publicznym w osiągnięciu różnych celów podróży w wybranych godzinach; w ciągu doby transportem indywidualnym i publicznym; przez różne grupy społeczne poprzez wykorzystanie analizy popytowo-podażowej; w ujęciu dynamicznym transportem publicznym w latach 2009-2018.

W pracy doktorskiej cel główny badania dzieli się na 3 cele szczegółowe: poznawczy, metodyczny i aplikacyjny. W celu metodycznym autor skupi się na:

- ocenie możliwości zastosowania różnych metod badania dostępności w mieście w ujęciu statycznym i dynamicznym; ocenie znaczenia poszczególnych komponentów dla zmian dostępności; ocenie możliwości wykorzystania systemu GTFS do analizy dostępności transportem publicznym na przestrzeni kilku lat.

W szczegółowy celu aplikacyjny opracowana zostanie:

- zmiana dostępności czasowej wynikającej ze zmian organizacyjnych i budowy nowej linii tramwajowej w latach 2009-2018; typologia osiedli w zależności od wpływu czynnika transportowego i przestrzennego na zmianę dostępności w latach 2009-2018.

W szczegółowy celu poznawczy autor zakłada:

- porównanie różnych miast portowych w kontekście układu osadniczego, sieci transportu publicznego i prób przewyciężenia nierówności w dostępności transportowej; ocenę dostępności do różnych celów podróży w Szczecinie; ocenę możliwości wykorzystania narzędzi GIS do badania dostępności na poziomie miasta.

Czas badania w pracy obejmuje okres między 2009 a 2018 rokiem dla analizy układu transportu zbiorowego w mieście. W pracy planuje się ocenę zmian dostępności transportem publicznym w Szczecinie w latach 2009-2018 w poszczególnych dzielnicach (osiedlach). Zaś porównanie dostępności transportu zbiorowego i indywidualnego będzie możliwe dla jednego roku (2018). Badanie zmian dostępności miasta odniesione zostanie do zmian kształtowania się sieci transportowej transportu publicznego i indywidualnego dla października 2018 roku (komponent transportowy), rozmieszczenia źródeł i celów podróży (komponent przestrzenny), zmian organizacyjnych (komponent czasowy - rozkłady jazdy) oraz uwarunkowań społeczno-ekonomicznych (komponent indywidualny). W pracy autor podejmie próbę oceny zmian dostępności w transporcie zbiorowym wynikającej z komponentu czasowego i indywidualnego. Zmiana dostępności transportowej będzie się opierała na inwestycji zaplanowanej na lata 2007-2013 i zrealizowanej do 2015 roku oraz zmianach organizacyjnych. Najważniejsza inwestycja w transporcie publicznym, która została zrealizowana w okresie 2007-2013 w Szczecinie jest budowa szybkiego tramwaju.